

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme

Commission de Concertation séance du 9 janvier 2008 objet n°10

Dossier 16-38.200-07 - Enquête n°3293/07

Demandeur : INFRABEL

**Situation : Rues du Bourdon, des Griottes, avenues des Tilleuls,
Avenue des Sophoras, avenue des Mûres, avenues des
Hospices, rue des Bigarreux, rue Engeland**

AVIS

Vu les résultats de l'enquête publique, le grand nombre de courriers et l'argumentaire y développé ;

Vu l'étude d'incidences et ses conclusions ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de l'article 25.1 du plan régional d'affectation du sol : modification de voies de communication ;

Considérant que l'enquête publique porte sur la demande de permis d'urbanisme suite au certificat d'urbanisme délivré par l'AATL le 27 avril 2007 en vue de permettre la mise à quatre voies de la ligne 124 entre le passage inférieur de la rue des Bigarreux et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale et l'augmentation de la vitesse nominale à 160 km/h (sur le tracé complet de la ligne 124) ;

Considérant qu'un accord de coopération a été signé entre l'Etat et les Régions, dénommé Convention RER, approuvé par le conseil des Ministres du 4 avril 2003 ;

Considérant que le PRAS situe la demande en zone de chemin de fer traversant des quartiers situés en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation et en zone mixte ;

Considérant que le permis de lotir n°467 (délivré le 03.06.04) tel qu'il a été délivré n'entrave plus le projet ;

Considérant que le projet est contigu aux PPAS n°5, 6 et 46 bis et y déroge ponctuellement et de façon exceptionnelle en ce qu'il déborde sur des zones affectées à d'autres fonctions que le chemin de fer ;

Considérant que la convention RER détermine le nombre de trains par heure dans chaque sens en semaine et le week-end, la création de nouvelles haltes, une amplitude élargie des plages horaires, une réduction du temps d'attente et une recherche d'une inter-modalité ;

Considérant que la demande est conforme aux priorités énoncées par le PRD ;

Considérant la Convention environnementale « Bruit et Vibrations » (du 24.01.01) entre la Région Bruxelles-Capitale et la SNCB ;

Considérant que les trains rapides iront, en progressant par paliers, jusqu'à 130km/h et la vitesse des trains lents RER variera de 60 à 85 km/h et que la vitesse maximale de 160 km/h sur la ligne se situera vraisemblablement en dehors du territoire régional ;

Considérant qu'en ce qui concerne le projet du point de vue de l'exploitation :

L'exploitation du RER n'entre pas dans le cadre de la demande mais elle y est intimement liée. Tout en souscrivant aux objectifs du RER de décongestionner la circulation en ville, il est utile de faire les remarques suivantes relatives à la cohérence de l'infrastructure prévue avec son utilisation future ;

- Le RER sera particulièrement utile aux Ucclois en tant que mode alternatif de déplacement ;
Ils bénéficieront de 2 lignes en correspondance, permettant d'atteindre très rapidement deux zones importantes du centre-ville (Midi et quartier européen). Une répartition judicieuse des haltes sur le territoire communal (Stalle, Calevoet, Moensberg, Saint-Job, Vivier d'Oie) et à terme Lycée Français ainsi que des fréquences élevées et de larges plages horaires en soirée et en week-end, contribueront à atteindre le potentiel de fréquentation espéré.
- L'étude d'incidence a cependant raison de souligner le risque d'effets pervers du RER à l'échelle régionale si les mesures d'accompagnement nécessaires à son impact positif pour la région bruxelloise ne sont pas prises ;
Les mesures à prendre sont de deux ordres : rendre le réseau RER le plus attractif possible et pour les habitants de la ville et pour les navetteurs.

Considérant qu'il s'indique en conséquence de mettre en oeuvre les mesures d'accompagnement EN MEME TEMPS que le RER ;

Considérant qu'en ce qui concerne la mobilité :

En dehors de l'opportunité qu'offre la halte Moensberg en terme de mobilité générale au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa banlieue immédiate, les problèmes de mobilité créés par le projet seront principalement rencontrés lors du chantier de construction. Ces problèmes feront l'objet de mesures particulières qui ont été décrites lors de l'étude d'incidence et pour les quelles des recommandations se trouvent dans le rapport final de cette étude, et devront faire partie du dossier de déclaration de classe 3 relatif à ce chantier.

D'autre part, le Plan Communal de Mobilité d'Uccle, adopté en 2006, fait mention de liaisons cyclistes et piétonnes traversant le domaine ferroviaire et qui ne figurent pas dans le projet. Il serait souhaitable qu'INFRABEL tienne compte de ce projet pour une meilleure intégration de ces infrastructures dans les travaux à effectuer.

Il faut assurer le maintien, voir l'adaptation de la totalité des pistes et trajets cyclables existants et, entre, la piste des deux côtés de la rue du Bourdon jusqu'au pont enjambant la ligne 26 (itinéraire cyclable fédéral).

Considérant, en ce qui concerne l'aménagement des lieux :

1. que la demande porte sur les infrastructures de chemin de fer, sur les infrastructures et aménagements des abords de celles-ci (accès, parkings) et sur des réaménagements de voiries, démolition et reconstruction d'ouvrages d'art.
2. que les travaux prévus correspondent à ceux que permet la prescription 9 du plan régional d'affectation du sol ;
3. que les modalités d'aménagement des abords des voies comportent des dispositions relatives à l'atténuation du bruit ;

Considérant que les dérogations aux plans particuliers d'affectation du sol sont très limitées, certaines infrastructures se trouvant exceptionnellement et de façon minime en zone de jardins ou en voirie ;

Que de plus, pour les plans particuliers d'affectation du sol 5 et 6, la zone contiguë au projet est renseignée comme domaine de l'Etat, sans faire l'objet de prescriptions ;

Que le projet prévoit, par ailleurs, un ragréage des surfaces de talus et de jardin aux limites de l'emprise du projet après réalisation des ouvrages de soutènements et des murs anti-bruit, et que certains jardins s'en trouveront améliorés ;

Considérant qu'en ce qui concerne les nuisances sonores :

Les modélisations des situations existantes et projetées faites par le chargé d'étude lors de l'étude d'incidence ne peuvent être remises en cause.

Le chargé d'étude a intégré TOUTES les mesures effectuées sur le terrain, que ce soit dans le cadre de l'article 10 de l'Ordonnance Bruit ou dans celui de l'étude d'incidences. Il a ensuite validé un modèle informatique sur ces mesures.

Il a pris en compte non seulement tous les types de trains existants dans les schémas d'exploitation de la SNCB (en se basant sur la méthode de calcul des Pays-Bas), mais aussi les phénomènes de réflexion et les différentes situations des habitations de la zone, en ne favorisant aucune situation particulière.

Il a déduit de la modélisation un calcul de moyennes (« valeurs équivalentes ») suivant la méthode recommandée par la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

D'autre part, le demandeur a intégré la plupart des recommandations de l'étude d'incidences en matière de bruit.

En comparant les cartes bruits de l'étude d'incidence et de la dernière simulation faite par le bureau ARIES, à l'origine des modélisations de l'étude d'incidence, il apparaît cependant que, si globalement la situation est en amélioration par rapport à l'étude d'incidence dans les zones où des travaux d'infrastructures ont lieu, deux zones sont en retrait.

La première où le problème se pose toujours de l'absence d'une protection des riverains habitant en dehors de la zone concernée par les travaux, à l'exception d'un des deux ponts enjambant la rue Engeland, et qui seront exposés eux-aussi à une augmentation des fréquences des trains.

La seconde se situe dans les jardins et au niveau des façades arrières des maisons de l'avenue des Hospices se trouvant à proximité de la halte Linkebeek.

Par ailleurs, la Convention Bruit et Vibrations prévoit en son article 6 l'application du principe d'évaluation des incidences liées aux modifications du trafic ferroviaire ainsi que le respect des normes acoustiques. De plus elle impose tous les trente mois, dans son article 13, un rapport d'évaluation de la mise en œuvre de la Convention.

Ces impositions semblent être de nature à assurer un contrôle de l'évolution des nuisances sonores. Il serait cependant préférable d'imposer un contrôle contradictoire supplémentaire lors de la fin de travaux afin de vérifier la bonne mise en œuvre des mesures anti-bruit, ainsi qu'une fréquence accrue de contrôle pour s'assurer d'une analyse correcte de l'évolution des nuisances dans le temps.

Ces notions sont reprises dans le projet de convention joint à la note de présentation générale, ce qui n'est pas conforme au certificat délivré en ce sens que la demande de PU devait être accompagnée d'une convention établie en complément de la convention bruit du 24 janvier 2001 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB. A défaut d'un tel texte, ces notions devront être incluses dans le permis d'urbanisme délivré.

Considérant qu'en matière de vibrations :

que dans la demande de permis d'urbanisme, INFRABEL ne s'engage pas clairement sur les moyens mis en œuvre pour réduire, voire supprimer les transmissions de vibrations aux habitations voisines.

Considérant qu'en matière de reprise des eaux de pluie :

Comme recommandé par le chargé d'étude, et accepté par la SNCB dans sa demande amendée, la reprise des eaux de pluie des quais et de la dalle de la halte de Linkebeek était prévue dans le certificat comme étant raccordée au système de reprise se déversant dans l'égout public de la rue du Moensberg après passage dans des bassins d'orages incorporés aux quais de la halte Moensberg. Ce qui n'est pas le cas dans la demande de permis.

Il y a lieu d'éviter le déversement des eaux de pluie provenant des quais et de la dalle de la halte de Linkebeek dans le Verrewinkelbeek, dont le lit se situe en contrebas, afin de réduire les débordements du ruisseau lors des fortes pluies, en respectant la recommandation acceptée.

Considérant qu'en ce qui concerne la remise en état des espaces verts après le chantier et la végétalisation des murs verts :

La demande ne comporte qu'une ébauche de réflexion concernant la flore à planter, et ce, en fonction de six zones prédéterminées. Seules cinq de ces six zones font l'objet de cette réflexion. Pour la sixième, située au centre de l'espace concernée par les travaux, INFRABEL s'en remet au futur responsable de l'aménagement de cette zone.

Lors de la demande amendée du certificat d'urbanisme, la SNCB s'en est remise à un plan de gestion des talus qui doit encore être approuvé.

Considérant qu'en ce qui concerne le chantier :

Les éléments contenus dans le dossier de demande de permis d'urbanisme reprennent de manière trop évasive les recommandations du chargé d'étude alors que le certificat d'urbanisme délivré demandait une description plus détaillée en dix points importants.

Ces dix points, ainsi que les recommandations du chargé de l'étude d'incidence, seront obligatoirement repris dans la déclaration de classe 3 que le demandeur devra introduire PREALABLEMENT à l'ouverture du chantier.

Seul le respect scrupuleux de ces points et recommandations pourront garantir au voisinage une réduction maximale des nuisances occasionnées lors de chantiers de grande importance.

AVIS FAVORABLE sur la demande de permis d'urbanisme pour le projet tel qu'introduit par INFRABEL, sous réserve de le modifier de manière à répondre aux conditions suivantes :

Pour l'intégration urbanistique du projet :

- Rendre les haltes RER les plus accueillantes et les plus sécurisées possibles y compris par une vidéo-surveillance, de manière à stimuler la demande et assurer un contrôle social.
- Intégrer les fonctions annexes au chemin de fer au projet de nouvelle halte Moensberg de manière à améliorer l'impact paysager et à inclure la future halte dans un réseau d'activités assurant un contrôle social à même de réduire le sentiment d'insécurité dégagé par la halte seule.
- Améliorer l'esthétique du poste de sectionnement afin que celui-ci soit mieux intégré à l'architecture de la halte (revêtement, forme de la toiture, aménagement des abords, ...).

Ajouter une rampe d'accès PMR depuis la rue du Bourdon (extrémité Sud du pont) vers le quai Sud de la ligne 26.

- Retenir la recommandation du chargé d'étude quant à la rampe d'accès PMR à partir de l'avenue des Tilleuls vers le quai Ouest de la ligne 124 à la halte Moensberg en veillant à son intégration par rapport à la halte et au poste de sectionnement qui sera éventuellement à déplacer légèrement.
- Améliorer les liaisons cyclistes et piétonnes traversant le domaine ferroviaire comme dans le plan communal de mobilité.
- Améliorer l'esthétique de la placette de la halte Linkebeek notamment par des formes plus à l'échelle humaine des couvertures d'escaliers de grande hauteur et des abris pour vélos, ainsi que dans un souci d'entretien aisé (éviter les surfaces vitrées horizontales nécessitant des nettoyages récurrents).
- Assurer par la SNCB l'entretien, et l'irrigation si nécessaire, de la végétation plantée sur les murs anti-bruits.
- Garantir une gestion harmonieuse des espaces verts du site, en privilégiant les fonctions écologiques et paysagères.

Pour la réduction des nuisances sonores et vibratoires :

- Préciser et adapter le dimensionnement et les caractéristiques des dispositifs anti-bruits, en veillant à leur intégration paysagère (aspect, hauteur, plantations, ...).
- Garantir la durabilité des dispositifs anti-bruit par la mise en œuvre de matériaux résistants dans le temps particulièrement en ce qui concerne les absorbants acoustiques.
- Intégrer au projet tous les aménagements nécessaires à la réduction drastique des vibrations, et apporter des réponses claires à cette problématique après la réalisation de la plate forme et avant la pose du ballast et au minimum adapter des mesures anti-vibrations entre le PT6375 et le nouveau pont de l'avenue des Tilleuls et entre l'extrémité Sud des quais de la nouvelle halte Moensberg et le début de la couverture des voies par le parking de la halte Linkebeek.
- Prendre les mesures nécessaires pour mieux assurer la protection des riverains au-delà de l'aire géographique des travaux, conformément à la convention environnementale bruit et vibrations signé entre le Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB.
- Réaliser un contrôle contradictoire par exemple avec l'I.B.G.E., lors de la fin de travaux afin de vérifier la bonne mise en œuvre des mesures anti-bruit, et une fréquence accrue de contrôle pour s'assurer d'une analyse correcte de l'évolution des nuisances dans le temps, ce qui devrait faire l'objet d'un chapitre dans la convention spécifique Bruit et Vibrations dont le projet, joint au dossier, doit être validé avant la délivrance du permis pour la zone concernée.

Pour la reprise des eaux de pluie :

La reprise des eaux de pluie des quais et de la dalle de la halte de Linkebeek doit être raccordée au système de reprise se déversant dans l'égout public de la rue du Moensberg après passage dans des bassins d'orages incorporés aux quais de la halte Moensberg.

Pour ce qui concerne la remise en état des espaces verts après le chantier et la végétalisation des murs verts :

Il est indispensable, pour s'assurer d'une reprise cohérente de la végétation et d'une réimplantation équilibrée de la faune, de suivre scrupuleusement les recommandations du chargé d'étude et celles du plan de gestion à l'étude en région bruxelloise, ainsi que d'établir un plan sérieux d'entretien et de gestion des murs anti-bruits verts.

Pour ce qui concerne l'éclairage :

- veiller à installer dans la mesure du possible des éclairages à faible consommation.

Pour le chantier :

Introduire une déclaration de classe 3 PREALABLEMENT au début du chantier qui comprendra entre autres et en complément des dix points exigés dans le certificat d'urbanisme délivré, ainsi qu'en complément des recommandations du chargé de l'étude d'incidence, les éléments suivants :

- Assurer la cohérence globale du maillage vert en limitant au maximum l'emprise du chantier et en prenant les mesures nécessaires proposées permettant de rétablir les couloirs de liaison cruciaux à l'échelle de la Région.
- Raccourcir au mieux et limiter le trajet du charroi vers l'entrée/sortie de la ville en passant par la rue du Bourdon et la chaussée de Drogenbos.
- Bâcher et arroser les camions sortants et nettoyer régulièrement les voiries aux sorties de chantier.
- Limiter strictement les travaux de nuit ou le dimanche aux seuls travaux nécessitant une interruption du trafic ferroviaire.
- Distribuer régulièrement une information toutes-boîtes aux riverains directs du chantier afin de garantir une communication optimale entre les différentes parties.
- Etudier la possibilité d'assurer une partie du charroi d'approvisionnement du chantier par voie ferrée sans entraver la libre circulation du trafic ferroviaire.

La Commission souhaite d'autre part pour l'exploitation :

- a) Des fréquences élevées et des plages horaires élargies en soirée et le week-end.
- b) La mise en pratique les mesures d'accompagnement prévues par la Convention RER dans son article 4 en matière d'intégration de l'offre de transports en commun dans les 3 régions (y compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie).
- c) Que soient prises les mesures d'accompagnement nécessaires pour dissuader les navetteurs de se déplacer en automobile.

La Commune regrette d'autre part que les parapets retenus ne soient pas conformes à ceux proposés par le chargé d'études et de ce fait se prêtent moins à la mise en œuvre du plan de lumière communal.